

第1回 中央道・国道20号軸の 機能強化に関する検討会

資料

第1回 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会

1 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要	P. 2
<hr/>	
(1) 交通強靱化プロジェクト会議について（開催経緯） (2) 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の開催経緯	
2 中央道・国道20号軸の機能強化に向けた目標と取り組み状況【報告】	P. 13
<hr/>	
(1) 脆弱箇所の強靱化	
	<ul style="list-style-type: none">• 目標と取り組み状況のまとめ• 各事業者からの取り組み状況報告<ul style="list-style-type: none">－国土交通省－NEXCO中日本－相模原市－山梨県
3 今後の進め方	P. 35
<hr/>	
(1) 取組状況報告と今後の方向性 (2) 今後のスケジュール（予定）	

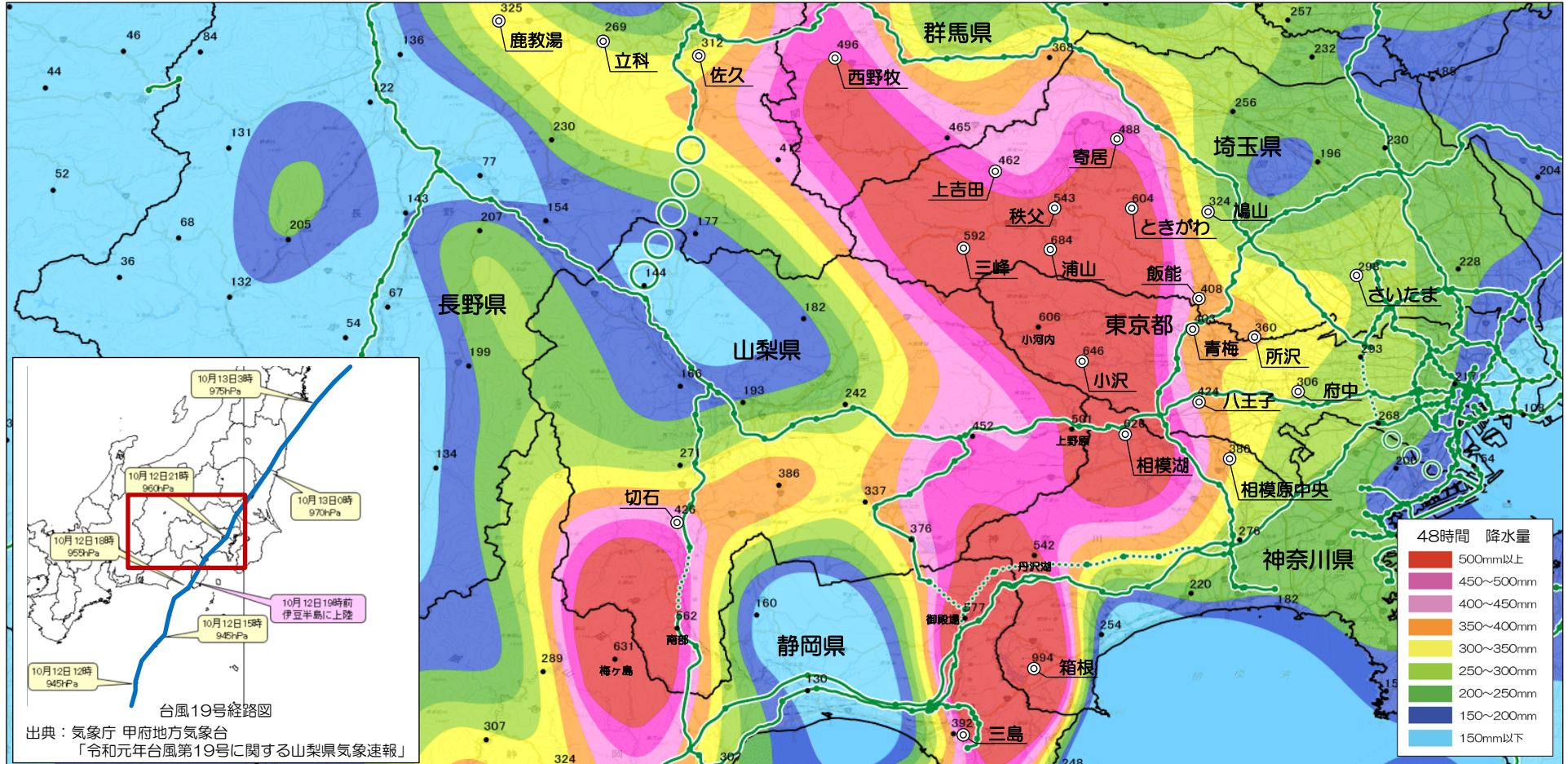
1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について

- 令和元年東日本台風では都県境地域で500mmを超える総降水量を記録し、観測史上1位を更新する地域が多数発生。

■ 令和元年東日本台風による降水量（48時間の等雨量線図）



集計期間：R1.10.11 0:00~R1.10.12 24:00

◎観測地点名：48時間降水量（※アメダス観測地による統計）で観測史上1位を更新した地点

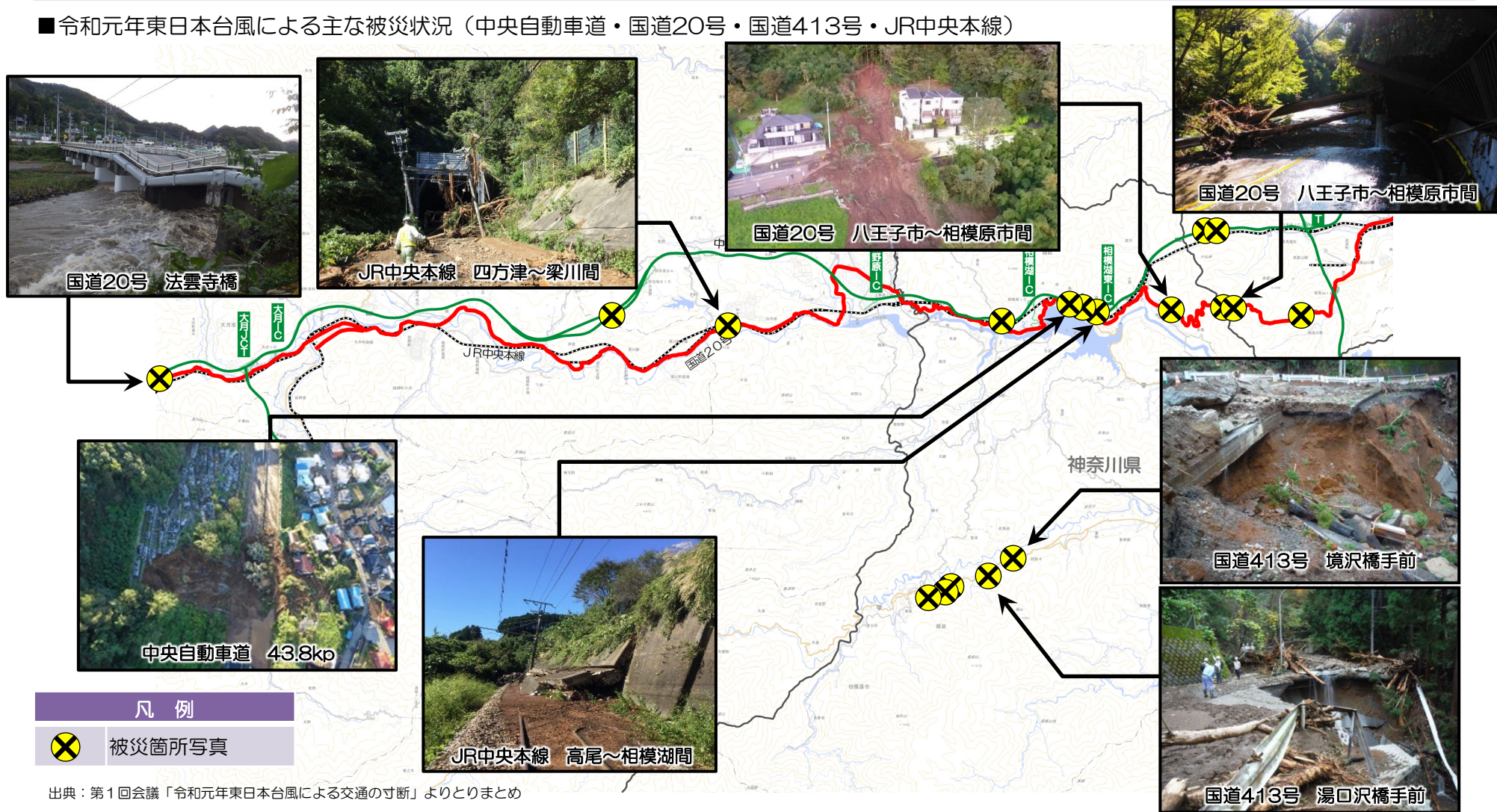
出典：観測所/気象庁 地域気象観測システム（アメダス）
降水量/気象庁 過去の気象データ・ダウンロード

1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について

- ・短時間の大量降雨により、東京～山梨・長野を連絡する中央自動車道・国道20号・JR中央本線等において甚大な被害を受けた。

■ 令和元年東日本台風による主な被災状況（中央自動車道・国道20号・国道413号・JR中央本線）



1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について

- ・ 3路線が同時に被災・通行止めを強いられることとなり、一時的な交通の寸断が発生。

■ 令和元年東日本台風による交通の寸断（通行止め・運休状況）

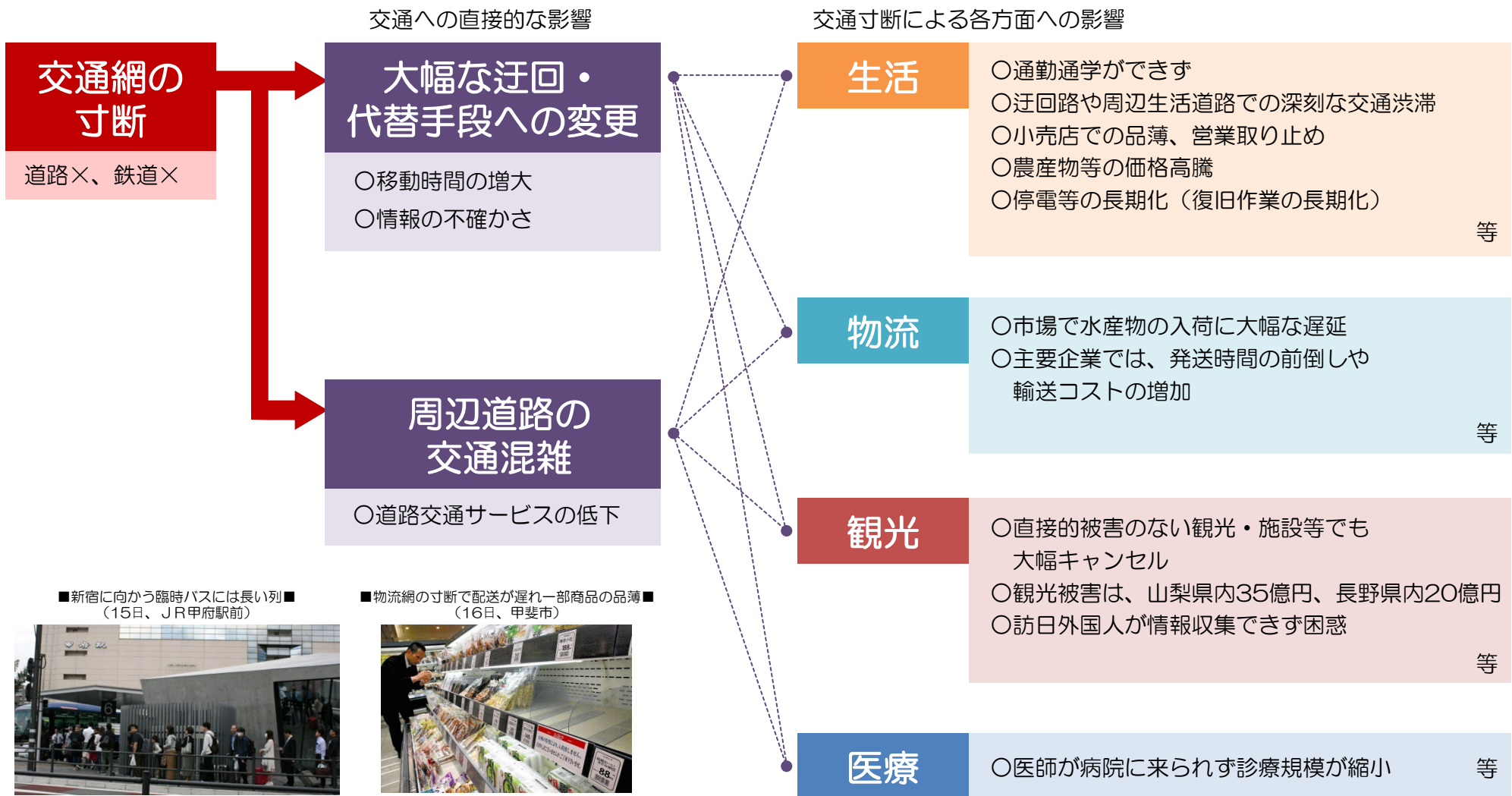


データ：各管理者による情報提供の基に事務局にて作成

1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について

・交通の寸断により、都県民の生活・物流・観光・医療等の各方面に甚大な影響を及ぼした。



■新宿に向かう臨時バスには長い列■
(15日、JR甲府駅前)



■物流網の寸断で配送が遅れ一部商品の品薄■
(16日、甲斐市)



出典：日本経済新聞電子版（2019年10月15日）

出典：読売新聞（2019年10月17日）

※中央自動車道・国道20号・JR中央本線以外の交通寸断による影響も含む

1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について

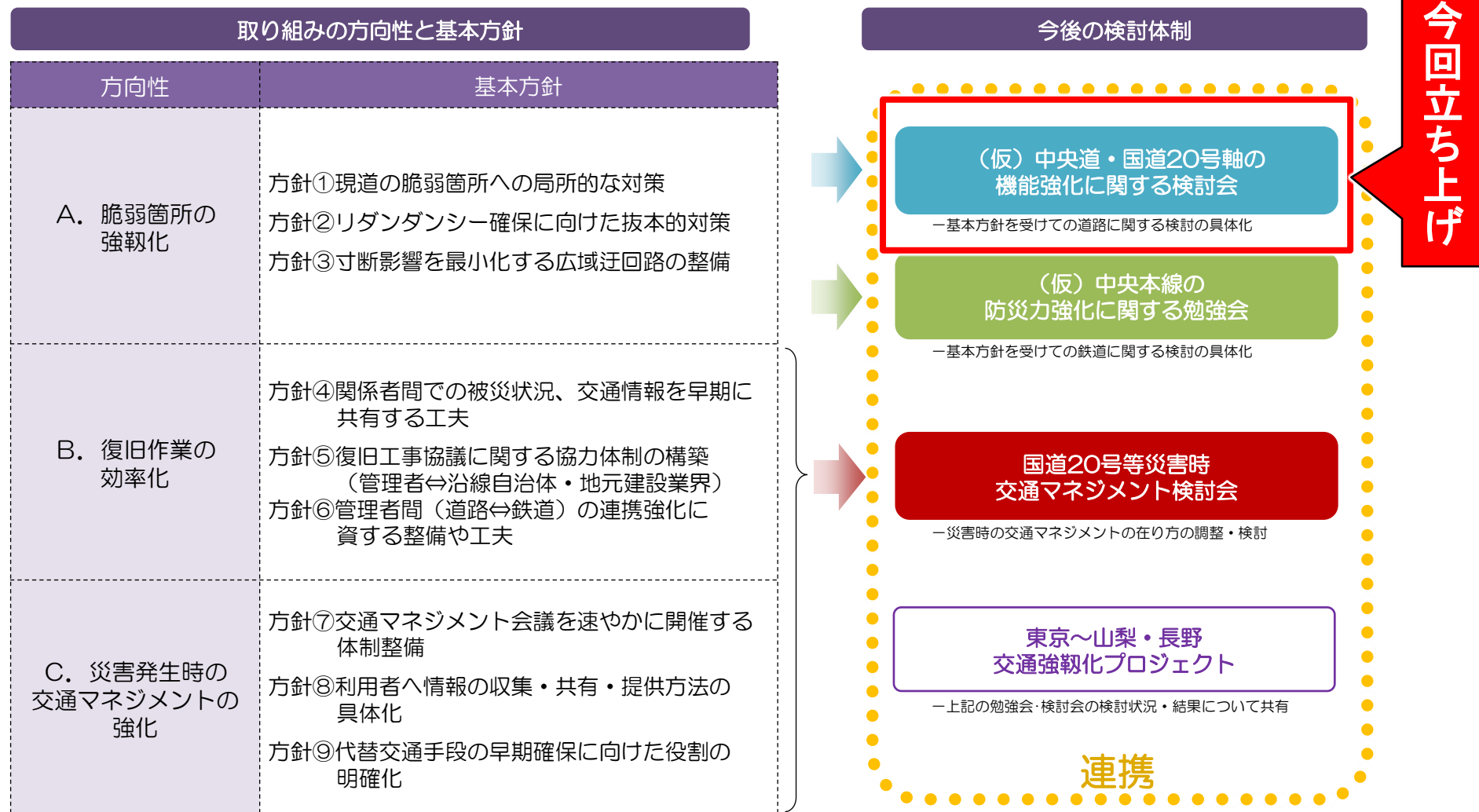
本会は、令和元年台風19号の豪雨により、東京都・神奈川県・山梨県境において、主要な交通手段である鉄道（JR中央本線）、道路（中央自動車道、国道20号）が同時に被災し、約1週間にわたり交通が寸断し、関係都県市の沿線地域に深刻な影響を与えたことから、今回の災害により露呈した脆弱性に対し、国と都県市、管理者が災害リスクを確認し、連携・協力して一体的かつ計画的な強靱化に向け、取り組みの基本方針について共有することを目的とする。

出典：山梨県「第1回 東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクトの開催結果について」規約 第2条

1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について【合意事項】

- 3つの方向性、9つの基本方針を掲げ、各関係者が連携して取り組んでいくことを合意。
- 本プロジェクトを通じ、それぞれの検討状況・結果について共有していくことを確認。



1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について【合意事項】

<参考>

A. 脆弱箇所の強靱化

方針①現道の脆弱箇所への局所的な対策

- 中央自動車道、国道20号、JR中央本線は、厳しい地形のなか長野・山梨～東京を連絡する大動脈として機能しており、安全かつ安定した交通確保のため、災害危険箇所への対策工事や、構造物等を中心としたリニューアル工事に取り組んできた。
- 3路線は、ともに厳しい地形のなか連絡しており未だ複数の脆弱箇所が残存すること、また、近年の異常気象の高頻度化や災害が激甚化していることに鑑み、引き続き脆弱箇所への個別対策を進める必要がある。
- 令和元年東日本台風では、管理区域外からの土砂流入が原因で被災しており、沿道リスクアセスメントの導入による耐災性の向上を図る必要がある。
- 災害時に国道20号を補完するため、雨量による規制実績が膨大である国道413号については、機能強化を進める必要がある。



方針②リダンダンシー確保に向けた抜本的対策

- 3路線が近接並走し、脆弱箇所が集中する上野原～相模湖東や、被災履歴や線形不良区間が多く、雨量規制区間もある国道20号大垂水を含む相模湖東～八王子については、経済性にも配慮しつつリダンダンシー確保のための別線も含めた抜本的な対策を検討する。

方針③寸断影響を最小化する広域迂回路の整備

- 3路線の不通時には、寸断影響を最小化するため自動車専用道路の広域迂回が効果的。
- 令和3年には、中部横断自動車道、国道138号須走道路・御殿場バイパス及び新東名高速道路が開通した。

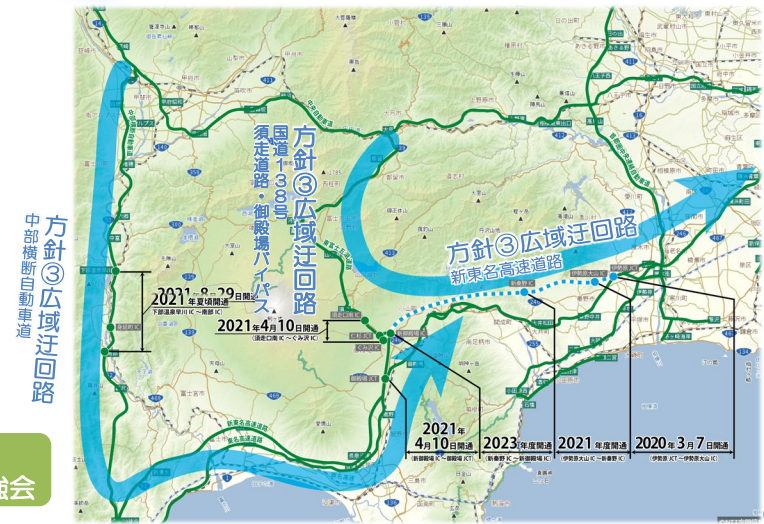
- 上記の基本方針に則り、各管理者が対策検討を進める。
- 道路、鉄道それぞれで検討組織を立ち上げ、効率性や即効性に配慮しながら具体化。

今回立ち上げ

《検討体制》

◎ 道路関係 ◎
(仮) 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会

◎ 鉄道関係 ◎
(仮) 中央本線の防災力強化に関する勉強会



1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(1) 交通強靱化プロジェクト会議について【合意事項】

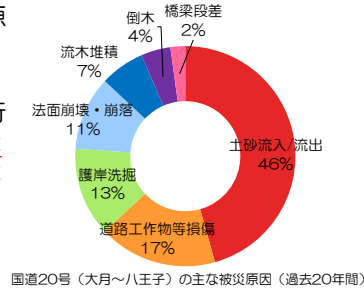
B. 復旧作業の効率化

方針④関係者間での被災状況、交通情報を早期に共有する工夫

- 令和元年東日本台風では、3路線の同時寸断だけでなく相模原市緑区内では面的に500箇所以上の被害が発生。箇所数が膨大であったことに加え、道路の不通・混雑等も原因し、状況把握までに長時間を要した。
- 迅速な状況把握と、復旧作業の開始のためには、**管理者の枠を超えた情報共有を行う仕組みを構築**する必要がある。

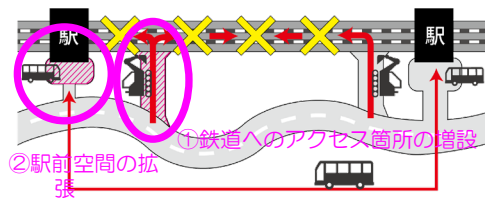
方針⑤復旧工事協議に関する協力体制の構築（管理者⇄沿線自治体・地元建設業界）

- 道路や鉄道の被災時には、沿道からの土砂流入等が原因となっているケースが多く、地権者（民間・行政）との復旧作業に係る協議に時間を要した。
- 管理者（道路・鉄道）による復旧作業が速やかに履行できるよう、**災害発生時、平常時問わず、沿線自治体や地元建設業界との連携を密に、協力体制構築**の必要がある。



方針⑥管理者間（道路⇄鉄道）の連携強化に資する整備や工夫

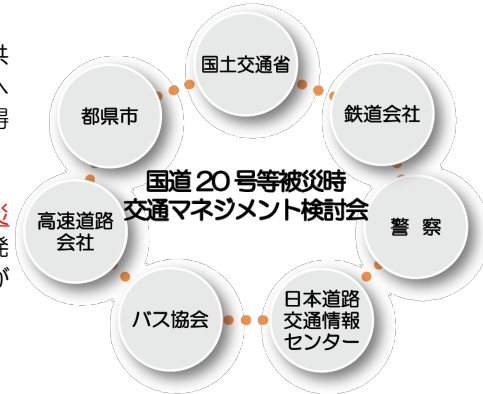
- 復旧作業車の動線確保や、代替交通手段（臨時バス等）の速やかな確保等、被災による影響を短縮化・最小化するための工夫について、**道路鉄道双方から検討**を行う必要がある。



C. 災害発生時の交通マネジメントの強化

方針⑦交通マネジメント会議を速やかに開催する体制整備

- 令和元年東日本台風では、被災後に交通マネジメント会議を開催し、交通情報の共有や広域迂回路への案内、交通需要抑制への取り組みを実施し、一定程度の効果を得た。
- 交通マネジメント会議の**開催基準の明確化、平常時から会議組織の構築、地域防災計画への位置づけ**等を行うことで、災害発生時の速やかな実施体制に移行することが必要となる。



方針⑧利用者へ情報の収集・共有・提供方法を具体化

- 災害発生時に迂回交通が集中した国道412号や国道138号では深刻な交通渋滞が発生した。
- 交通需要の抑制や、分散（時間帯・移動経路・交通手段）により影響最小化するため、**利用者へ情報の収集・共有・提供のあり方について検討**する必要がある。

方針⑨代替交通手段の早期確保に向けた役割の明確化

- 災害発生時に有効なバスによる代替手段の確保等、**関係者を含めた交通マネジメント会議にて役割を事前に明確化し、共有**しておくことが必要である。

- 上記の基本方針について、各管理者や関係都県市により具体的な対策検討を進める。
- その検討組織は、今般の令和元年度東日本台風時に発足した「国道20号等災害時交通マネジメント検討会」の体制を活用し推進する。

《検討体制》

◎ 交通マネジメント ◎
国道20号等災害時交通マネジメント検討会

1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(2) 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の開催経緯

- これまでに「3つの方向性・9つの基本方針を掲げ、各関係者が連携して取り組んでいくことを合意」しているが、具体的進展がないことから交通強靱化プロジェクト会議の下に3つの検討会を立ち上げる。
- 3つの検討会を立ち上げるにより、各会の役割が明確となり、関連部署間での緊密な連携による課題の検討および相互協力体制の構築といった深化した取り組みが可能となる。

交通強靱化プロジェクト会議

	想定参加者	取組方針 取組内容・方向性
<p><道路に関する検討会></p> <p>(仮) 中央道・国道20号軸機能強化に関する検討会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関東地方整備局 ・ 沿線国道事務所 ・ 中日本高速道路(株) ・ 沿線都県および政令市 	<p>◆ 中央道・国道20号の強靱化に資する取組 ◆</p> <p>A. 脆弱箇所の強靱化</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 現道の脆弱箇所への局所的な対策 ② リダンダンシー確保に向けた抜本的対策 ③ 寸断影響を最小化する広域迂回路の整備
<p><鉄道に関する検討会></p> <p>(仮) 中央本線の防災力強化に関する検討会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関東地方整備局 ・ 関東運輸局 ・ 東日本旅客鉄道(株) ・ 沿線都県および政令市 	<p>◆ 中央本線の強靱化に資する取組 ◆</p> <p>※検討イメージ(今後JR東日本との協議により進め方を決定)</p> <p>A. 脆弱箇所の強靱化 B. 復旧作業の効率化</p>
<p><災害時の交通マネジメントに関する検討会></p> <p>(仮) 災害時等交通マネジメント検討会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関東地方整備局 ・ 関東運輸局 ・ 関東管区警察局 ・ 沿線都県警察本部 ・ 中日本高速道路(株) ・ 沿線都県バス協会 ・ 沿線都県および政令市 	<p>◆ 中央道・国道20号等被災時における交通マネジメントの強靱化に資する取組 ◆</p> <p>B. 復旧作業の効率化 C. 災害発生時の交通マネジメントの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ④ 関係者間での被災状況、交通情報を早期に共有する工夫 ⑤ 復旧工事協議に関する協力体制の構築(管理者⇄沿線自治体・地元建設業界) ⑥ 管理者間(道路⇄鉄道)の連携強化に資する整備や工夫 ⑦ 交通マネジメント会議を速やかに開催する体制整備 ⑧ 利用者へ情報の収集・共有・提供方法の具体化 ⑨ 代替交通手段の早期確保に向けた役割の明確化

1. 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の概要

(2) 中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会の開催経緯

■ (仮) 中央道・国道20号軸機能強化に関する検討会 <道路に関する検討会>

【継続的な取組】

- ・「A.脆弱箇所の強靱化」に資する取り組み実績の報告

【新たな取組】

- ・実績報告の中で、進捗率を明示化することにより、現状を把握し、進捗を可視化
- ・中央道、国道20号における強靱化に対する達成度を利用者目線で確認するため、物流関係者等を対象としたアンケートを実施
- ・アンケート結果を整理することにより、現在の進捗状況の把握および今後の取組課題を設定

■ (仮) 中央本線の防災力強化に関する検討会 <鉄道に関する検討会>

【継続的な取組】

- ・「A.脆弱箇所の強靱化」に資する取り組み実績の報告
- ・「B.復旧作業の効率化」について、道路と鉄道の連携に関するこれまでの検討結果および今後の取組予定の報告

【新たな取組】

- ・列車の定時制確保や災害時の運行状況に関する満足度を利用者目線で確認するため、県庁内のJR中央本線利用者を対象としたアンケートを実施
- ・アンケート結果を整理することにより、今後の取組課題を設定

■ 国道20号等災害時交通マネジメント検討会 <災害時の交通マネジメントに関する検討会>

【継続的な取組】

- ・「B.復旧作業の効率化」および「C.災害発生時の交通マネジメントの強化」について、取組事例の紹介による知見の共有

【新たな取組】

- ・検討会をエリア単位での開催とし、当該エリアに関係する事業者が参加することにより、沿線各自治体へ「自分事」という意識付けを図る
- ・検討会および実効性を担保するための訓練の実施により、事業者間のコミュニケーションを深化させ、災害時における迅速かつ円滑な情報連絡体制を構築
- ・交通マネジメント会議開催基準の明確化
- ・関東地整より、八潮市で発生した道路陥没事故におけるソフト面も含めた最新の事業者間連携の取り組み事例の紹介を受け、最新の知見を共有